

Weekly Briefing (4 September 2023)

01 THB rate / currencies

USD	EUR	GBP	AUD
35.04	37.8	44.1	22.64
CNY	JPY	INR	VND
4.825	0.2396	0.4235	0.0014

02 Exchange rate trend to USD (YTD)

Japan	-11.45%	Depreciate to USD
S.Africa	-10.59%	
Australia	-5.44%	
China	-5.22%	
Vietnam	-1.90%	
Thailand	-1.45%	Appreciate to USD
India	0.12%	
EU	0.54%	
UK	3.99%	

03 Crude Oil price & Gold (27 Aug - 2 Sep 2023)

Oil	OPEC	Brent	WTI
USD/Barrel	84-89	85-89	80-86

Oil Price (Jan 2019 - Sep 2023)

Gold	1914-1941
USD/Ounces	1914-1941

Gold Price (Jan 2019 - Sep 2023)

04 Freight Index (SCFI Comprehensive Index)

COMPREHENSIVE INDEX: JAN 2019 - SEP 2023

Freight Index (SCFI Comprehensive Index)	
25-Aug-23	1,013.78
1-Sep-23	1,033.67
Change	19.89

05 Weekly Top's Stories

รายละเอียดข่าว/บทความ

1. ส่องเหตุผลทำไม "เงินบาท" อ่อนค่าไม่หยุด
รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/3Z2kPhk>
2. A Ship skips line at Panama Canal with record breaking payment \$2.4m fee
รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/4608I6N>
3. Key supply chain stakeholders commit to electronic bills of lading
รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/3sledc2>

การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์

สัปดาห์ที่ 35 พ.ศ. 2566



สรุปค่าระวางเรือประจำสัปดาห์

"หมายเหตุ: อัตราค่าระวางที่ปรากฏเป็นอัตราฐานของสายเรือที่ประกาศเป็นทางการ ซึ่งอาจสูงกว่าหรือต่ำกว่าอัตราที่มีการเรียกเก็บจริงจากผู้ส่งออก"

CONTAINER ALL IN FREIGHT RATE (DRY)

ROUTE	SIZE		Low Sulphur Surcharge (LSS)	Remark
	USD/20'	USD/40'		
Thailand - Shanghai	80	100	Subject to ISOCC USD 57/TEU, USD 115/FEU	Effective till 30-SEP-2023
Thailand - Qingdao	150	200		
Thailand - Hong Kong	80	100		
Thailand - Japan (Main Port)	350	550		
Thailand - Kaohsiung	200	400		
Thailand - Klang	150	200	Subject to ISOCC USD 33/TEU, USD 67/FEU	
Thailand - Jakarta	150	250		
Thailand - Ho Chi Minh (Cat Lai)	60	100		
Thailand - Singapore	150	200		
Thailand - Manila (North & South)	500	800		
	Subject to CIC at destination			
Thailand - Jebel Ali	750	1,100	Subject to ISOCC USD 59/TEU, USD 118/FEU War Risk Surcharge: USD 35/TEU, USD 70/FEU	
Thailand - South Korea (Busan)	200	400		
Thailand - South Korea (Incheon)	200	400		
Thailand - Nhava Sheva	750	1,000	ISOCC: USD 59/TEU, USD 118/FEU	
Thailand - Durban / Cape Town	1,200	1,600	Subject to ISOCC USD 94/TEU, USD 188/FEU	
	Subject to SCMC USD 30/BL			
Thailand - Melbourne	600-700	1,200-1,400		
Thailand - Sydney				
Thailand - Europe (Main Port) (Rotterdam/Antwerp/Hamburg/ Le Havre)	634	1,068	ISOCC: USD 71/TEU, USD 142/FEU LSS: USD 20/TEU, USD 40/FEU	
	Subject to ENS USD 30/BL			
Thailand - US West Coast	1,680	2,100		Effective till 14-SEP-2023
Thailand - US East Coast (NY/Savannah/Baltimore/Norfolk)	2,500	3,100		
	Subject to Panama Low Water USD 30-60/Container			

หมายเหตุ: SCMC คือ Security Compliance Management Charge // ISOCC คือ IMO Sox Compliance Charge

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือน กันยายน 2566 ค่าระวางในเส้นทางเอเชียลดลงในหลายเส้นทาง โดยเส้นทาง Shanghai ค่าระวางอยู่ที่ 80 USD/TEU และ 100 USD/FEU เส้นทาง Klang ค่าระวางอยู่ที่ 150 USD/TEU และ 200 USD/FEU เส้นทาง Hong Kong ค่าระวางอยู่ที่ 80 USD/TEU และ 100 USD/FEU และเส้นทาง Japan ค่าระวางอยู่ที่ 350 USD/TEU และ 550 USD/FEU

สำหรับเส้นทาง Durban ค่าระวางลดลง โดยอยู่ที่ 1,200 USD/TEU และ 1,600 USD/FEU ส่วนเส้นทางเกาหลี ค่าระวางคงที่ โดยอยู่ที่ 200 USD/TEU และ 400 USD/FEU

ส่วนเส้นทางออสเตรเลีย ค่าระวางในเดือนกันยายนคงที่ โดยอยู่ที่ 600-700 USD/TEU และ 1,200-1,400 USD/FEU ในขณะที่ เส้นทาง Europe ค่าระวางในครึ่งเดือนแรกของเดือนกันยายน ค่าระวางลดลง โดยอยู่ที่ 634 USD/TEU และ 1,068 USD/FEU ในขณะที่ค่า IMO Sox Compliance Charge ลดลงเช่นเดียวกัน

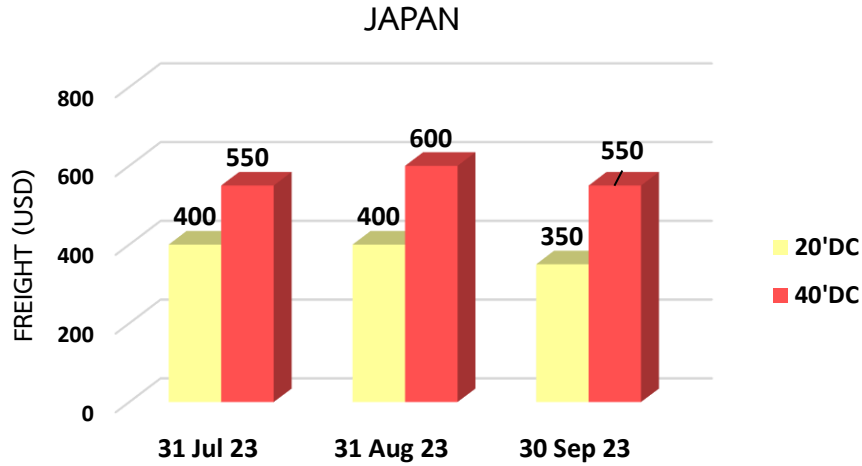
ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ค่าระวางในครึ่งเดือนแรกของเดือนกันยายน ค่าระวางฝั่ง West Coast ลดลง โดยอยู่ที่ 1,680 USD/TEU และ 2,100 USD/FEU ในขณะที่ค่าระวางฝั่ง East Coast ลดลงเล็กน้อย โดยอยู่ที่ 2,500 USD/TEU และ 3,100 USD/FEU

CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)

ROUTE	SIZE		Bunker Surcharge / Low Sulphur Surcharge	Remark
	USD/20'	USD/40'		
Thailand-Hong Kong	900	1,000	All-in	Effective till 30-SEP-2023
Thailand-Shanghai				
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	1,100	1,300	OBS: USD 85/TEU, USD 170/FEU	
Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRTM, FRLEH)	1,700	1,900	OBS: USD 327/TEU, USD 654/FEU	
London Gateway / Southampton	1,700	1,900		

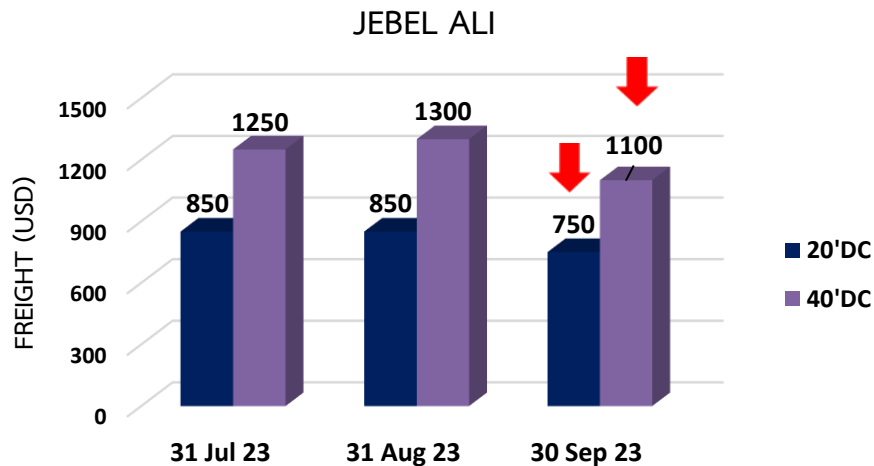
หมายเหตุ : สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยไม่รับผิดชอบผู้ใช้เว็บไซต์ หรือผู้รับข้อมูล หรือบุคคลจากการเรียกร้องใด ๆ ที่เกิดขึ้นจากบนเว็บไซต์ เฟสบุ๊ค อีเมล หรือเนื้อหาใดๆ ซึ่งรวมถึงการตัดสินใจหรือการกระทำใด ๆ ที่เกิดจากความเชื่อถือในเนื้อหาดังกล่าวของผู้ใช้เว็บไซต์ หรือผู้รับข้อมูล หรือในความเสียหายใด ๆ ไม่ว่าความเสียหายทางตรง หรือทางอ้อม ที่อาจเกิดขึ้นได้ ผู้ใช้บริการยอมรับและตระหนักดีว่า สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยจะไม่ต้องรับผิดชอบต่อการกระทำใดของผู้ใช้บริการทั้งสิ้น

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-ญี่ปุ่น** เดือน ก.ค. ถึง ก.ย. ปี 2566



Subject to Low Sulphur Surcharge (Jul. 23): USD 57/TEU และ USD 115/FEU
(Aug. 23): USD 69/TEU และ USD 138/FEU
(Sep. 23): USD 57/TEU และ USD 115/FEU

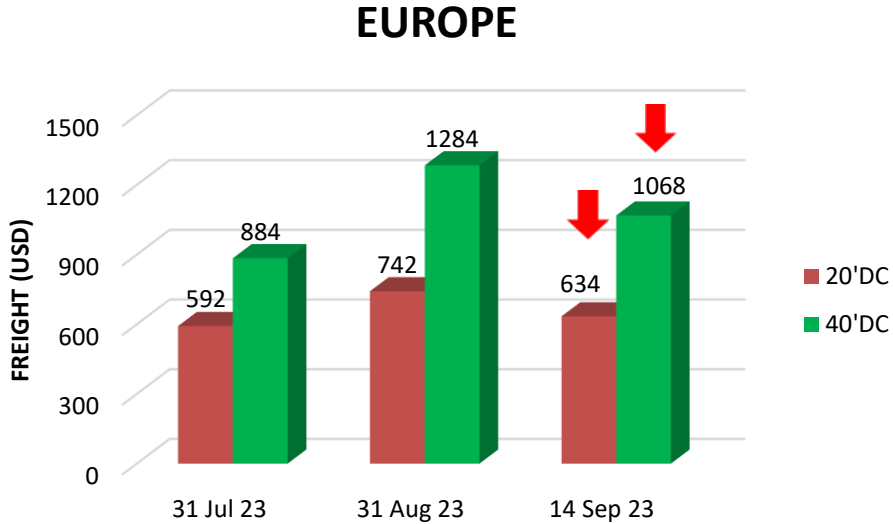
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-Jebel Ali** เดือน ก.ค. ถึง ก.ย. ปี 2566



Subject to

- Low Sulphur Surcharge (Jul. 23): USD 56/TEU และ USD 112/FEU
(Aug. 23): USD 67/TEU และ USD 134/FEU
(Sep. 23): USD 59/TEU และ USD 118/FEU
- War Risk Surcharge: USD35/TEU และ USD70/FEU

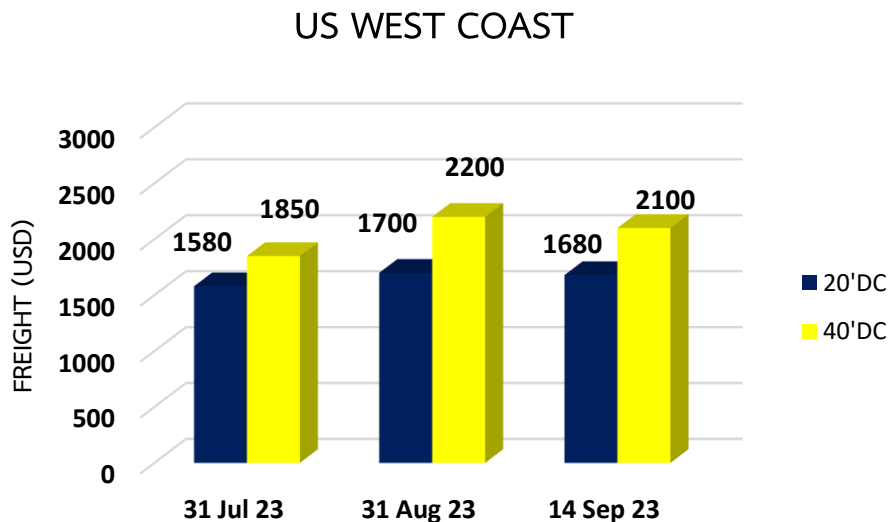
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป เดือน ก.ค. ถึง ก.ย. ปี 2566



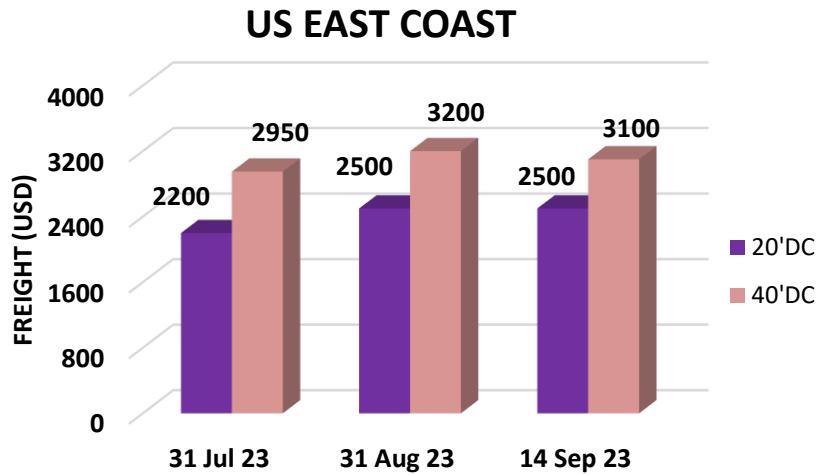
Subject to

- ISOCC (Jul. 23): USD88/TEU, USD176/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
(Aug. 23): USD88/TEU, USD176/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
(Sep. 23): USD71/TEU, USD142/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
- ENS: USD30/BL

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา West Coast เดือน ก.ค. ถึง ก.ย. ปี 2566



กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา East Coast เดือน ก.ค. ถึง ก.ย. ปี 2566



Subject to Panama Low Water Surcharge: USD 30-60/Container

ILWU ratifies new labor contract with West Coast waterfront employers

The rank-and-file of the International Longshore and Warehouse Union (ILWU) have voted overwhelmingly to ratify the new six-year coastwide contract with the Pacific Maritime Association (PMA), the ILWU said Thursday. The union said in a statement that 75% of ILWU members voting agreed to ratify the deal, which was nailed down in June after 13 months of contentious negotiations.

“The negotiations for this contract were protracted and challenging,” ILWU International President Willie Adams said. “I am grateful...to those that supported giving the ILWU and PMA the space that we needed to get to this result.”

The new contract will expire on July 1, 2028; the prior deal expired on July 1, 2022.

The voting results were certified by the ILWU’s coast balloting committee.

PMA President James McKenna told the Journal of Commerce that ratification of the agreement should result in the return to West Coast ports of the discretionary cargo that had been diverted to the East and Gulf coasts during the lengthy negotiations. Shippers moved growing volumes of discretionary cargo away from the West Coast to avoid the disruptions caused by frequent job actions taken by longshoremen.

“We should start reclaiming some of that cargo,” McKenna said.

The new contract calls for a 32% salary increase over six years that will be paid retroactively to July 1, 2022, plus a one-time \$70 million bonus spread throughout the ILWU’s 20,000-strong membership for working through the COVID-19 pandemic.

Source: <https://www.JOC.com/>

Container lines may be eyeing even more new tonnage

As any gains from this month’s FAK rate increases disappear and rates fall, major container lines are still considering adding more tonnage to an already over-supplied market.

According to Alphaliner, ONE is mulling an order for a series of 15,000 teu containerships, HMM is said to be considering a series of 16,000 teu vessels, but is holding off while the sale of a majority shareholding is completed, and Yang Ming and CMA CGM are poised to order 9,000 teu vessels.

If these orders are firmed, they will at least continue a trend of liners apparently backing away from ordering more 22,000-24,000 teu+ behemoths.

In conversation with The Loadstar recently, Xeneta chief analyst Peter Sand said the “majority” of recent new containership orders were in the “more flexible” 12,000 and 16,000 teu bracket.

Even Evergreen, the carrier perhaps most committed to the ‘bigger-is-better’ philosophy, downsized when it placed an order for 24 methanol-fuelled 16,000 teu containerships last month.

According to Alphaliner, the number of new vessels Yang Ming is considering is unclear, but the analyst believes CMA CGM may have struck a preliminary deal with China State Shipbuilding Corp for eight, and seems likely to opt for methanol rather than LNG, given the 24 methanol dual-fuel vessels it already has on order.

More orders in an already over-supplied market and with more giant box ships scheduled for delivery, carrier giants risk a systemic overcapacity problem, a repeat of the phenomenon seen after the 2008 financial crash. And the tendency for ordering vessels powered by methanol implies large capacity reductions, via scrapping, could be on the way.

Source: <https://www.theloadstar.com/>

HMM sale – Hapag-Lloyd frozen out of second-round bidding

South Korean authorities have excluded Hapag-Lloyd from the second round of bidding to acquire flagship carrier HMM.

Reports claim the creditor banks involved in the sale of HMM, Korea Development Bank and Korea Ocean Business Corp, took note of the country’s maritime community and ruled out Germany’s largest carrier as a potential suitor.

In a joint statement, the Federation of Korea Maritime Industries and Busan Port Development Association said a sale to Hapag-Lloyd risked South Korean security.

“If we sell HMM to Hapag-Lloyd, we’re concerned about the outflow of invaluable national assets, such as our country’s container transport assets, terminals and know-how accumulated over decades.

“We’re angry that Hapag-Lloyd could even be included among the preliminary bidders. HMM is an indispensable asset to our export-oriented economy.”

During the preliminary bidding stage, five prospective buyers submitted offers of around Won5trn (\$3.7bn), with Hapag-Lloyd considered a frontrunner due to its \$7bn balance sheet. But now, all eyes have turned towards what looks like a three-way battle between domestic firms Dongwon, Harim and LX Holdings.

While LX and Dongwon have interests in logistics, Harim Group controls Korean carrier Pan Ocean and has teamed with a private equity firm in its bid for the 57.87% stake in Korea’s largest box carrier, which fell under government control in a 2016 debt-for-equity swap.

One analyst suggested Hapag’s interest was in preserving its market share after showing the “least aggression” in ordering newbuilds – HMM’s 88-strong box ship fleet offering an alternative.

It is understood that the South Korean carrier’s creditors are keen for a sale, with due diligence now taking place on the remaining bidders in the hope of a winner being announced by November.

Representatives of the German carrier had not responded to Loadstar requests from comment as this story went to press.

Source: <https://www.theloadstar.com/>

ตารางสรุปอัตราค่าระวางจากเอเชียไปเส้นทางต่างๆ อ้างอิงจาก Shanghai Containerized Freight Index (SCFI)

Source: <http://en.sse.net.cn/indices/scfinew.jsp>

Description	Unit	Weighting	Previous Index 25 August 2023	Current Index 1 September 2023
Comprehensive Index			1013.78	1033.67
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	802	768
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	1455	1364
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	2006	2136
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	3052	3132
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	914	962
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	520	588
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	2472	2457
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	1377	1355
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	2107	2055
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	310	309
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	318	318
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	140	152
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	138	145

สรุปรายงานประจำสัปดาห์ พบว่าภาพรวมสถานการณ์ตลาดการขนส่งทางเรือ ในช่วงที่ค่าระวางปรับปรุงในหลายเส้นทาง สำหรับเส้นทางยุโรป ภาพรวมตลาดการขนส่งขบเซา ในขณะที่ค่าระวางปรับลดลงต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางสหรัฐอเมริกา ตลาดการขนส่งทางเรือ ในช่วงที่ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้นจากสัปดาห์ที่แล้ว สำหรับเส้นทางออสเตรเลีย ตลาดการขนส่งพื้นดิน ในขณะที่ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางอเมริกาใต้ ภาพรวมตลาดการขนส่งขบเซาลง ในขณะที่ค่าระวางปรับลดลงต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางญี่ปุ่น ตลาดการขนส่งขบเซา ในขณะที่ค่าระวางปรับลดลงเล็กน้อยจากสัปดาห์ที่แล้ว